

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Randy (2013), menyadari akan pentingnya peran Kesyahbandaran mengenai keselamatan dan keamanan dalam pelayaran, maka lahirlah Undang-undang nomor 17 tahun 2008 yang disahkan menggantikan Undang-undang nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran. Ini merupakan hukum yang mengatur tentang Kesyahbandaran dalam hal tugas, fungsi serta wewenangnya. Tentu saja pemerintah mempunyai peran penting untuk menunjang kelancaran pelayaran. Hal ini selaras dengan Undang-undang nomor 17 tahun 2008 pasal 5 ayat 2 yang menyatakan bahwa pembinaan pada pelayaran meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Kesyahbandaran yang memiliki wewenang tertinggi untuk menjamin keselamatan dan keamanan berlayar juga mempunyai tugas untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar sebagai syarat kapal yang akan melakukan perjalanan atau berlayar. Tentu saja dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar terdapat syarat-syarat atau ketentuan sesuai dengan peraturan yang berlaku sebagai proses akhir untuk menentukan Kelaiklautan Kapal dan perlu dilakukan evaluasi agar dapat mengurangi permasalahan dan kendala yang dihadapi selama penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Berdasarkan latar belakang tersebut, kajian terkait Evaluasi Penerapan Surat Persetujuan Berlayar Terhadap Proses Akhir Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dianggap penting untuk dilakukan.

1.2 Rumusan Masalah

Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan tanggung jawab di dalam kepelabuhan karena persoalan terbesar kecelakaan kapal dalam pelayaran salah satunya adalah permasalahan pengawasan yang dibuktikan oleh sertifikat

Kelaiklautan Kapal. Oleh karena itu, terdapat rumusan masalah yang dikaji oleh penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Apa pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal?
2. Berapa persentase jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar (jumlah kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal) pada bulan Desember 2015 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung?
3. Evaluasi apa saja yang dilakukan terhadap permasalahan mengenai Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal?

1.3 Batasan Masalah

Untuk memfokuskan permasalahan yang akan diangkat dengan tujuan terlaksananya analisa yang baik, maka dilakukan pembatasan masalah. Batasan-batasan masalah tersebut adalah :

1. Pertanyaan-pertanyaan dalam kuisioner diasumsikan dapat menyimpulkan dan memberikan solusi dari masalah dalam penelitian ini
2. Data jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar pada bulan Desember 2015 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung diasumsikan dapat menyimpulkan pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal pada bulan Desember 2015

1.4 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung
2. Mengetahui persentase jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar (jumlah kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal

yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal) pada bulan Desember 2015 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

3. Melakukan evaluasi penerapan Surat Persetujuan Berlayar terhadap proses akhir Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

1.5 Kegunaan

Kegunaan dari penelitian ini adalah :

1. Bagi Mahasiswa

Hasil penelitian ini secara langsung dapat menambah pengetahuan, wawasan serta pengalaman mengenai pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar serta untuk mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh di bangku perkuliahan

2. Bagi Perguruan Tinggi

Hasil dari penelitian ini sebagai bahan untuk penelitian lebih lanjut mengenai pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar

3. Bagi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

Hasil dari penelitian sebagai sumber informasi dan bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan-kebijakan terkait pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar

4. Bagi Masyarakat

Hasil dari penelitian sebagai sumber informasi mengenai pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kesyahbandaran

Kata Syahbandar menurut etimologis terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan Bandar berarti tempat dimana suatu pelabuhan yang terlindungi pada gelombang serta angin yang ditempati kapal untuk berlabuh. Berdasarkan pengertian tersebut terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut, sungai, dermaga dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia (pengusaha atau pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut, sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalu lintas dan angkutan laut.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor 01 tahun 2010, Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

2.1.1 Tugas Kesyahbandaran

Berdasarkan Undang-undang nomor 17 tahun 2008, Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut :

1. Mengawasi Kelaiklautan Kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban dipelabuhan
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran
3. Mengawasi kegiatan pemanduan dan penundaan kapal
4. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya
5. Mengawasi pengisian bahan bakar
6. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan

2.1.2 Fungsi Kesyahbandaran

Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka Syahbandar memiliki fungsi, yaitu :

1. Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan
2. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan di pelabuhan

2.1.3 Wewenang Kesyahbandaran

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka Syahbandar memiliki wewenang sebagai berikut :

1. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintah di pelabuhan
2. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan dan melakukan pemeriksaan kapal
4. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar
5. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal
6. Menerbitkan dan memeriksa siji awak kapal

2.2 Surat Persetujuan Berlayar

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor 01 tahun 2010, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar atau meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis dan administrasi telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar atau meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan pemenuhan kewajiban kapal lainnya.

Surat Persetujuan Berlayar berlaku pada semua jenis dan ukuran kapal yang akan berlayar atau meninggalkan pelabuhan, kecuali kapal perang dan kapal pemerintah.

2.3 Kelaiklautan Kapal

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor 01 tahun 2010, Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Dalam bahasa Inggris, Kelaiklautan Kapal disebut sebagai *seaworthiness* yang diambil dari kata *seaworthy*. Definisi dari kata *seaworthy* menurut *Webster Dictionary* adalah "*Fit for a voyage ; worthy of being trusted to transport a cargo with safety ; as, a seaworthy ship*". Sedangkan definisi dari kata *seaworthiness* menurut *Webster Dictionary* adalah "*The state of quality of being seaworthy, or able to resist the ordinary violence of wind and weather*". Dari kedua definisi tersebut, dapat dilihat bahwa kelaiklautan dari sebuah kapal adalah "Untuk mencapai suatu keadaan yang berkaitan dengan kemampuan kapal dalam melakukan tugas dan fungsinya dengan selamat dan aman (bagi penumpang, awak dan muatan) dalam menghadapi tuntutan lingkungan dimana kapal tersebut beroperasi".

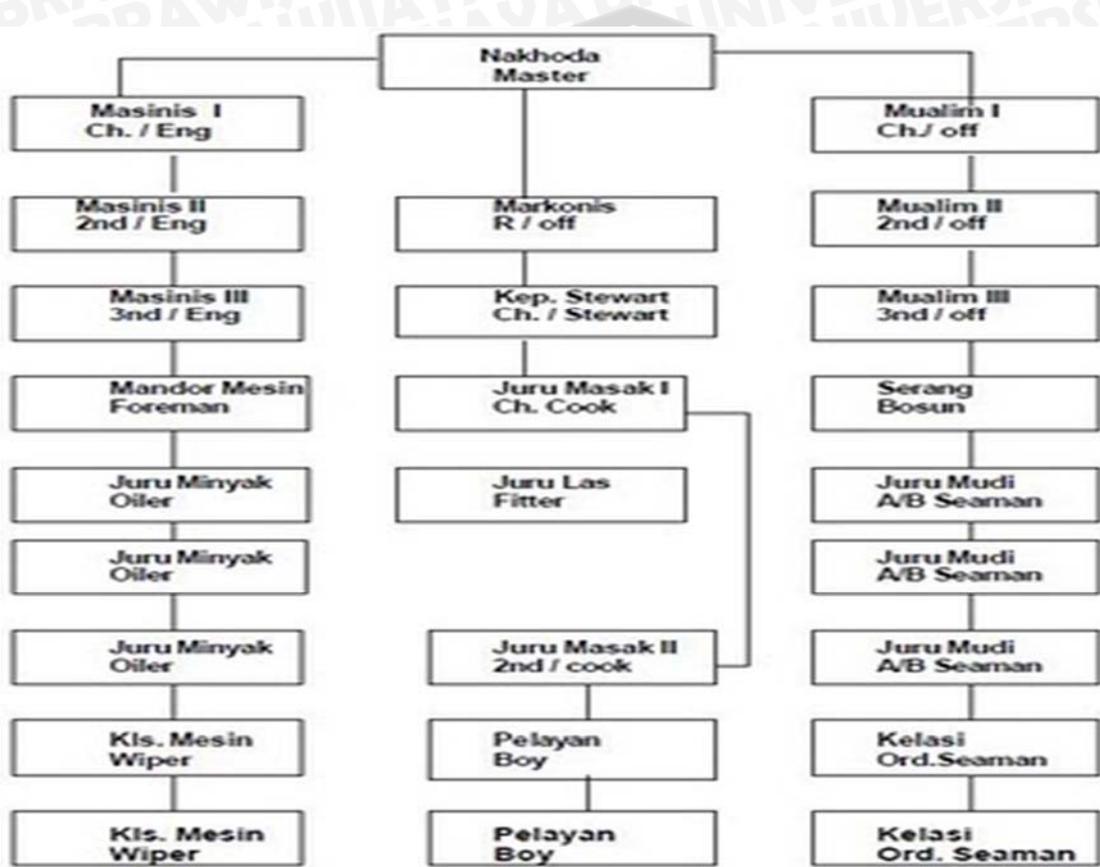
2.4 Kapal

Berdasarkan Undang-undang nomor 17 tahun 2008, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk apapun dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik dan tenaga angin serta termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Iskandar dan Novita (1997), kapal adalah suatu bangunan mengapung yang berfungsi sebagai wadah tempat bekerja dan sarana transportasi. Fungsi kapal juga meliputi memindahkan barang dari suatu tempat menuju tempat lain melalui jalur laut dan kapal ikan termasuk didalamnya.

2.4.1 Struktur Organisasi dalam Kapal

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan Anak Buah kapal (ABK) yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira atau bawahan (subordinate crew) (Gambar 1).



Gambar 1. Struktur Organisasi Kapal

2.4.2 Jabatan Nakhoda diatas Kapal

Berikut adalah Jabatan Nakhoda diatas kapal yang diatur dalam Undang-undang nomor 17 tahun 2008 yaitu :

1. Nakhoda sebagai Pemegang Kewibawaan Umum
Mengandung pengertian bahwa semua orang yang berada di atas kapal tanpa kecuali harus taat serta patuh kepada perintah-perintah Nakhoda demi terciptanya keamanan dan ketertiban di atas kapal

2. Nakhoda sebagai Pemimpin Kapal

Nakhoda bertanggung jawab dalam membawa kapal berlayar dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain atau dari tempat satu ke tempat lain dengan selamat dan aman sampai tujuan terhadap penumpang dan segala muatannya

3. Nakhoda sebagai Penegak Hukum

Nakhoda adalah sebagai penegak atau abdi hukum di atas kapal sehingga apabila di atas kapal terjadi peristiwa pidana, maka Nakhoda berwenang bertindak selaku Polisi atau Jaksa. Dalam kaitannya selaku penegak hukum, Nakhoda dapat mengambil tindakan antara lain menahan atau mengurung tersangka di atas kapal, membuat Berita Acara Pemeriksaan (BAP), mengumpulkan bukti-bukti, menyerahkan tersangka dan bukti-bukti serta Berita Acara Pemeriksaan (BAP) pada pihak Polisi atau Jaksa di pelabuhan pertama yang disinggahi

4. Nakhoda sebagai Pegawai Catatan Sipil

Apabila di atas kapal terjadi peristiwa-peristiwa seperti kelahiran dan kematian maka Nakhoda berwenang bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Tindakan-tindakan yang harus dilakukan Nakhoda jika di dalam pelayaran terjadi kelahiran antara lain membuat Berita Acara Kelahiran dengan 2 orang saksi (biasanya Perwira Kapal), mencatat terjadinya kelahiran tersebut dalam Buku Harian Kapal, menyerahkan Berita Acara Kelahiran tersebut pada kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. Jikalau terjadi kematian, antara lain membuat Berita Acara Kematian dengan 2 orang saksi (biasanya Perwira Kapal), mencatat terjadinya kematian tersebut dalam Buku Harian Kapal, menyerahkan Berita Acara Kematian tersebut pada kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi, sebab-sebab kematian tidak boleh ditulis dalam Berita Acara Kematian maupun Buku Harian Kapal, karena wewenang membuat visum ada pada tangan dokter. Apabila kelahiran maupun kematian terjadi di luar negeri, Berita Acaranya diserahkan pada kantor Kedutaan Besar Republik Indonesia yang berada di negara yang bersangkutan

2.4.3 Anak Buah Kapal (ABK)

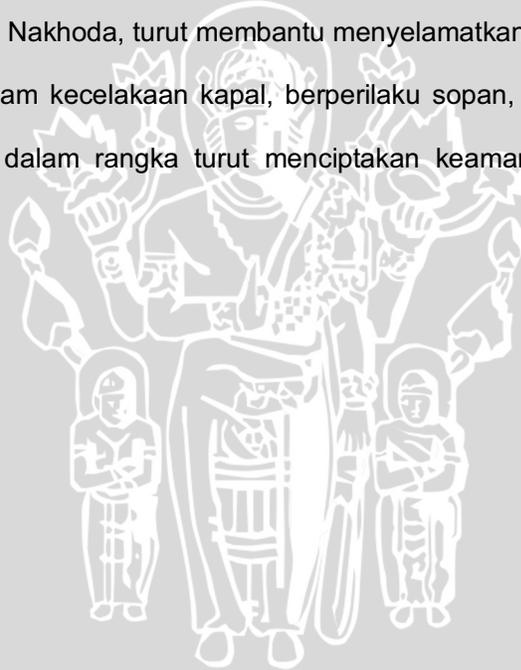
Adapun hak dan kewajiban Anak Buah Kapal (ABK) antara lain :

1. Hak Anak Buah Kapal (ABK) :

Hak atas upah, hak atas tempat tinggal dan makan, hak atas perawatan waktu sakit atau kecelakaan, hak atas cuti, hak atas pengangkutan untuk dipulangkan

2. Kewajiban Anak Buah Kapal (ABK) :

Taat kepada perintah atasan (teristimewa terhadap perintah Nakhoda), meninggalkan kapal (turun ke darat) harus dengan ijin Nakhoda atau yang mewakilinya, tidak membawa barang dagangan, minum-minuman keras, dan senjata api di atas kapal, melakukan tugas tambahan atau kerja lembur jika dianggap perlu oleh Nakhoda, turut membantu menyelamatkan kapal, penumpang dan muatannya dalam kecelakaan kapal, berperilaku sopan, serta tidak mabuk-mabukan di kapal dalam rangka turut menciptakan keamanan dan ketertiban diatas kapal



3. METODE PENELITIAN

3.1 Tempat dan Waktu

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung pada bulan Januari 2016.

3.2 Metode Penelitian

Menurut Arikunto (2005), penelitian deskriptif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai sesuatu gejala yang ada yaitu gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan. Dengan begitu peneliti akan berusaha menggambarkan apa adanya tentang sesuatu variabel, gejala atau keadaan yang ada pada saat penelitian dilakukan.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu mendeskripsikan dan menggambarkan secara langsung tentang keadaan yang ada di lokasi penelitian serta mendeskripsikan masalah dan faktor-faktor yang mempengaruhi mengapa kapal harus mengurus Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung.

3.3 Jenis Data

Data yang dikumpulkan dalam menunjang penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

3.3.1 Data primer

Menurut Marzuki (1986), menyatakan bahwa data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber data atau pelaku kegiatan, data diamati dan dicatat untuk pertama kali. Data primer yang diambil dalam penelitian ini diperoleh dari pengamatan secara langsung meliputi :

1. Pengamatan secara langsung terhadap proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

2. Pengamatan secara langsung terhadap kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran Kelas I Panjang, Bandar Lampung

3.3.2 Data Sekunder

Menurut Silalahi (2006), pengumpulan data sekunder dimaksudkan untuk memperkuat dan melengkapi data yang sudah ada supaya dalam penyusunannya nanti bukan merupakan sebuah asumsi subyektif belaka. Data sekunder diperoleh peneliti melalui pihak lain yang mengetahui informasi mengenai objek penelitian, data berupa catatan, studi jurnal penelitian terdahulu, dan laporan yang telah tersusun. Data sekunder yang diambil dalam penelitian ini diperoleh dari data di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung yang disusun menjadi dokumen penting meliputi :

1. Profil Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung
2. Data jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar pada bulan Desember 2015
3. Data jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal pada bulan Desember 2015
4. Data jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal pada bulan Desember 2015

3.4 Variabel Data

Variabel adalah sesuatu yang dapat membedakan atau mengubah variasi pada nilai. Nilai dapat berbeda pada waktu yang berbeda untuk obyek atau orang yang sama, atau nilai dapat berbeda dalam waktu yang sama untuk obyek atau orang yang berbeda. Adapun dua variabel berdasarkan pengamatan secara langsung dilapangan yaitu :

1. Variabel pertama terdiri dari pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan dengan persepsi Agen Kapal terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

2. Variabel kedua terdiri dari pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan dengan persepsi Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

3.5 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dari berbagai sumber sehingga data yang dikumpulkan benar-benar relevan dengan masalah yang diteliti. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi, kuisioner, wawancara dan dokumentasi.

3.5.1 Observasi

Observasi dalam penelitian ini dilakukan untuk mengamati dan mencatat hal-hal yang ada dilokasi penelitian seperti gambaran lokasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan kegiatan yang dilakukan Pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung yang berkaitan dengan proses pemeriksaan Kelaiklautan Kapal. Untuk memperjelas atau melengkapi data yang diamati maka ada metode lain yang digunakan yaitu metode kuisioner dan metode wawancara.

3.5.2 Kuisioner

Kuisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memberi beberapa pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Menurut Hendri (2009), kuisioner merupakan daftar pertanyaan yang akan digunakan oleh periset untuk memperoleh data dari sumbernya secara langsung melalui proses komunikasi atau dengan mengajukan pertanyaan.

Dari data kuisioner akan dianalisis untuk mengetahui masalah dan faktor-faktor yang mempengaruhi Agen Kapal dan Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) dalam mengurus Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal. Menurut analisis likert, setiap jawaban dalam kuisioner terdapat 5 poin dan setiap poin akan diberi skor 1-5 dimana poin 1 sangat (setuju/baik/suka) diberi skor 5, poin 2 (setuju/baik/suka) diberi skor 4, poin 3 (netral/cukup/baik) diberi skor 3, poin 4 tidak

(setuju/baik/kurang) diberi skor 2 dan poin 5 sangat (tidak setuju/buruk/kurang sekali) diberi skor 1.

3.5.3 Wawancara

Wawancara dilakukan pada Agen Kapal dan Pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung. Wawancara dilakukan untuk melengkapi data atau hal-hal yang tidak terdapat di kuisioner seperti profil Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dan data jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung.

3.5.4 Dokumentasi

Dalam tahap ini, pengumpulan data dilakukan dengan cara mendokumentasi proses kegiatan dalam bentuk catatan informasi serta foto selama kegiatan penelitian.

3.6 Metode Penentuan Responden

Menurut Sugiyono (2008), pengertian *purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu sehingga data yang diperoleh lebih representatif dengan melakukan proses penelitian yang kompeten di bidangnya. Alasan penggunaan metode *purposive sampling* dalam penelitian ini adalah keterbatasan kemampuan Sumber Daya Manusia baik tenaga, waktu dan biaya.

Agen Kapal dan Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung yang diambil sebagai responden memiliki latar belakang sebagai berikut : responden memiliki mata pencaharian atau pekerjaan yang berhubungan tentang judul penelitian dan mengerti permasalahan yang berkaitan dengan Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal. Responden diberi kuisioner untuk diisi sesuai dengan pertanyaan-pertanyaan yang terdapat dalam kuisioner.

3.7 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Pengujian dalam menunjang penelitian ini adalah menggunakan Uji Validitas dan Uji Reliabilitas.

3.7.1 Uji Validitas

Menurut Sugiyono (2008), uji validitas ini bertujuan untuk menguji ketepatan dan kecermatan suatu instrumen pengukuran dalam melakukan fungsi ukurnya, agar data diperoleh sesuai dengan tujuan diadakannya pengukuran tersebut. Validitas sebuah tes dapat diketahui dari hasil pemikiran dan dari hasil pengalaman.

Menurut Arikunto (2010), valid tidaknya suatu instrumen dapat diketahui dengan cara membandingkan indeks korelasi produk *moment pearson* (r) dengan taraf signifikansi 5% dengan nilai kritisnya, dimana (r) dapat dicari dengan rumus :

$$r = \frac{N(\sum XY) - (\sum X \sum Y)}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Keterangan :

r = Koefisien korelasi

N = Banyaknya sampel atau responden

X = Skor tiap item

Y = Skor seluruh item

3.7.2 Uji Reliabilitas

Menurut Puteri (2013), reliabilitas adalah serangkaian pengukuran atau serangkaian alat ukur yang memiliki konsistensi bila pengukuran yang dilakukan dengan alat ukur itu dilakukan secara berulang. Tujuan uji reliabilitas adalah melakukan proses pengukuran terhadap ketepatan (konsisten) dari suatu instrumen.

Menurut Sugiyono (2006), pengujian ini dimaksudkan untuk menjamin instrumen yang digunakan merupakan sebuah instrumen yang handal, konsistensi dan stabil sehingga bila digunakan berkali-kali dapat menghasilkan hasil yang sama. Pengujian reliabilitas instrumen

dengan menggunakan rumus *cronbach's alpha* karena instrumen penelitian ini berbentuk angket dan skala bertingkat. Rumus *cronbach's alpha* sebagai berikut :

$$r = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sum \sigma_r^2} \right]$$

Keterangan:

r = Reliabilitas instrumen

k = Jumlah item pertanyaan

$\sum \sigma_h^2$ = Nilai varians masing-masing item

$\sum \sigma_r^2$ = Varians total

3.8 Metode Analisis Data

Data yang sudah dikumpulkan dari seluruh responden akan dianalisis untuk menguji kebenaran dari masalah yang ada. Analisis data akan dikelompokkan berdasarkan variabel atau jenis responden. Ada dua analisis data yang digunakan yaitu analisis likert dan analisis deskriptif.

3.8.1 Analisis Likert

Menurut Yuspardianto (2006), skala likert adalah suatu skala psikometrik yang umum digunakan dalam kuisioner dan merupakan skala yang paling banyak digunakan dalam riset berupa survei. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Skala likert bisa 3, 4, 5, 6, 7, skala tergantung kebutuhan. Responden diminta memilih satu dari lima pilihan jawaban yang dituliskan dalam angka 1-5, masing-masing menunjukkan sangat tidak setuju (1), tidak setuju (2), netral atau tidak berpendapat (3), setuju (4), sangat setuju (5). Pertanyaan-pertanyaan yang diberikan kepada Agen Kapal dan Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal.

Setiap jawaban di kuisioner akan diberi skor 1-5 baik untuk pertanyaan positif maupun negatif. Contoh skor antara lain :

Skor 5 : Sangat (setuju/baik/suka)

Skor 4 : Setuju/baik/suka

Skor 3 : Netral/cukup

Skor 2 : Tidak (setuju/baik) atau kurang

Skor 1 : Sangat (tidak setuju/buruk/kurang sekali)

Setelah mengetahui jawaban responden maka selanjutnya adalah menganalisis data interval yang ada dengan menghitung rata-rata jawaban berdasarkan skoring setiap jawaban dari responden. Setelah itu mencari jumlah skor ideal untuk seluruh item jawaban.

Langkah terakhir adalah menetapkan tingkat persetujuan responden.

Menurut Firdia (2015), menetapkan skor ideal menggunakan rumus :

$$\text{Skor tertinggi} \times \text{Jumlah Responden}$$

Sedangkan tingkat persetujuan responden berdasarkan persentase per item pertanyaan menggunakan rumus :

$$\frac{\text{Total Skor} \times 100\%}{\text{Skor Ideal}}$$

dan menetapkan tingkat persetujuan responden berdasarkan persentase per variabel menggunakan rumus :

$$\frac{(\text{Total Skor Variabel})}{(\text{Jumlah Skor Ideal} \times \text{Jumlah Pertanyaan})} \times 100\%$$

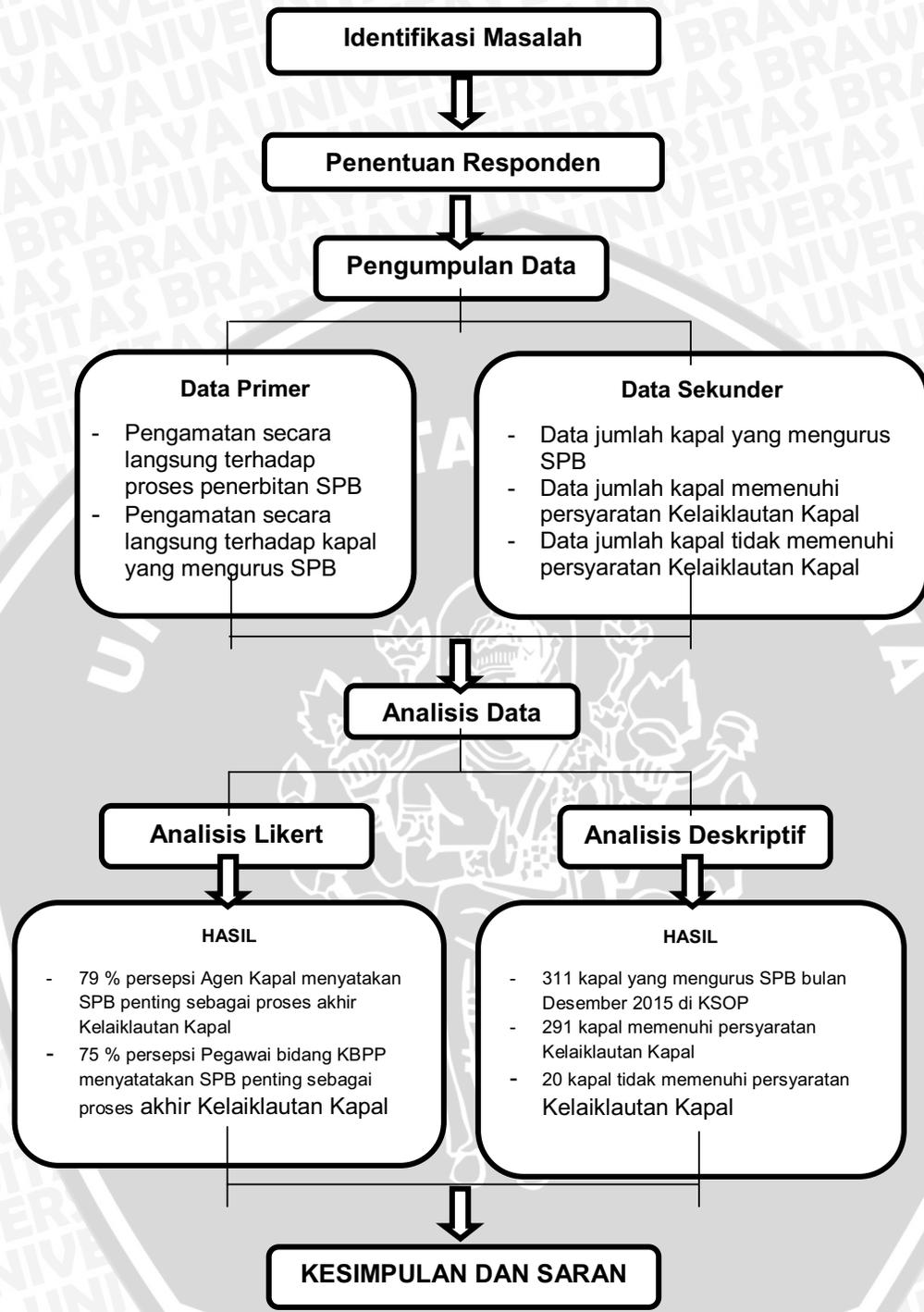
3.8.2 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif adalah cara analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul meliputi : persepsi Agen Kapal dan Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal serta data jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar (jumlah kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal) pada bulan Desember 2015 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung.

3.9 Prosedur Penelitian

Prosedur penelitian yang digunakan dalam penelitian merupakan langkah kesinambungan dalam sebuah penelitian, prosedur penelitian ini menjadi garis-garis panduan dalam melakukan penelitian. Adapun langkah-langkah prosedur penelitian ini meliputi :

1. Penentuan judul penelitian yaitu Evaluasi Penerapan Surat Persetujuan Berlayar Terhadap Proses Akhir Kelaiklautan Kapal yang berlokasi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung
 2. Penyusunan tinjauan pustaka terdiri dari definisi Kesyahbandaran serta tugas, fungsi dan wewenang Kesyahbandaran, definisi Surat Persetujuan Berlayar, definisi Kelaiklautan Kapal dan definisi kapal serta struktur organisasi dalam kapal
 3. Penyusunan metodologi penelitian meliputi tempat dan waktu penelitian, metode penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif, jenis data diperoleh dari data primer dan sekunder, metode pengumpulan data diperoleh dari observasi, kuisoner, wawancara dan dokumentasi, metode penentuan responden menggunakan metode *purposive sampling*, melakukan pengujian penelitian yang terdiri dari uji validitas dan uji reliabilitas serta analisis data yang berhubungan dengan penelitian ini menggunakan analisis likert dan analisis deskriptif
 4. Penyusunan hasil dan pembahasan
 5. Dari hasil penelitian akan dapat ditarik kesimpulan untuk menjawab tujuan dari penelitian ini serta saran yang diberikan setelah penelitian
- Untuk menyimpulkan dari uraian tersebut maka dapat digambarkan dalam bentuk *flow chat* pada Gambar 2 tentang Alur Pemikiran Penelitian.



Gambar 2. Alur Pemikiran Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

4.1.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung mempunyai luas tanah 5000 M² yang terletak di Jalan Lintas Sumatera tepatnya di Jalan Yos Sudarso nomor 34A Panjang, Bandar Lampung. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung mudah ditemukan karena letaknya yang berhadapan langsung dengan gerbang utama pintu masuk Pelabuhan Panjang dan berdampingan dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang.

4.1.2 Visi dan Misi

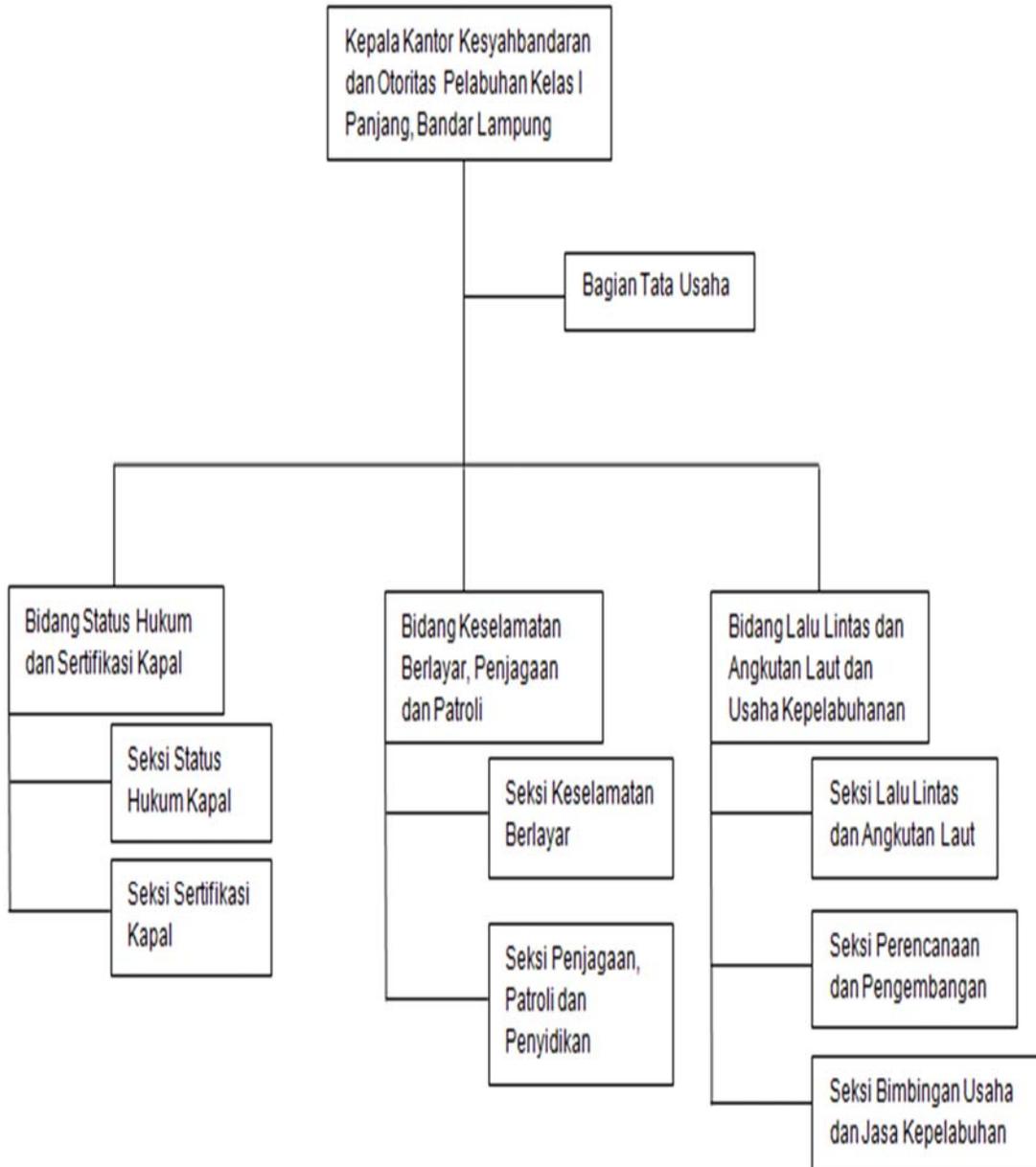
Visi dan Misi kantor Keyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung adalah sebagai berikut :

1. Visi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung adalah terciptanya pelayanan prima untuk mendukung kelancaran transportasi laut dari atau ke Pelabuhan Panjang sebagai tulang punggung kehidupan perekonomian di Provinsi Lampung
2. Misi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung adalah untuk mewujudkan visi yang telah ditetapkan diatas, dirumuskan 3 (tiga) misi utama pembangunan yang harus ditempuh sebagai berikut :
 - a) Mendorong percepatan laju pertumbuhan perekonomian di Provinsi Lampung
 - b) Menyediakan pelayanan yang efektif dan efisien yang memenuhi standar nasional dan internasional
 - c) Meningkatkan pengawasan kegiatan operasional dilingkungan Pelabuhan Panjang

4.1.3 Stuktur Organisasi

Organisasi adalah suatu proses penempatan dan pembagian pekerjaan yang akan dilakukan, pembatasan tugas dan tanggung jawab serta wewenang dan penempatan

hubungan antara unsur organisasi sehingga memungkinkan orang dapat bekerja secara efektif untuk mencapai tujuan. Bagan struktur organisasi dapat dilihat pada Gambar 3 sebagai berikut :



Gambar 3. Bagan struktur organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

4.1.4 Uraian Tanggung Jawab Setiap Bagian

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 36 tahun 2012, struktur organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung adalah sebagai berikut :

4.1.4.1 Bidang Tata Usaha

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi :

- a) Pengelolaan urusan keuangan, pelaporan Sistem Akuntansi Instansi (SAI) serta pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)
- b) Pelaksanaan urusan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, surat menyurat, kearsipan, kerumah tanggaan dan urusan umum
- c) Pelaksanaan pertimbangan dan bantuan hukum, serta hubungan masyarakat

Bagian Tata Usaha terdiri dari :

- Subbagian Kepegawaian dan Keuangan mempunyai tugas melakukan urusan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, pengelolaan urusan keuangan, pelaporan Sistem Akuntansi Instansi (SAI) serta pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)
- Subbagian Umum dan Hubungan Masyarakat mempunyai tugas melakukan urusan surat menyurat, kearsipan, kerumah tanggaan dan urusan umum, pertimbangan dan bantuan hukum, serta hubungan masyarakat, penyusunan dan sosialisasi peraturan kepelabuhan

4.1.4.2 Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal

Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan, keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal, serta penetapan status hukum kapal. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal menyelenggarakan fungsi :

- a) Pelaksanaan pengukuran, pendaftaran, balik nama dan hipotik kapal serta penyiapan penetapan surat tanda kebangsaan
- b) Pelaksanaan penilikan rancang bangun, pengawasan pembangunan dan perombakan serta dock kapal
- c) Pelaksanaan pemeriksaan nautis, teknis, radio dan elektronika serta perlengkapan kapal
- d) Pelaksanaan perhitungan dan pengujian stabilitas kapal dan percobaan berlayar
- e) Pelaksanaan pemeriksaan peralatan pencegahan pencemaran dan pembersihan tangki serta verifikasi manajemen keselamatan dan penjegahan pencemaran dari kapal
- f) Penyiapan bahan penerbitan sertifikasi keselamatan, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal

Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal terdiri dari :

- Seksi Status Hukum Kapal mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar
- Seksi Sertifikasi Kapal mempunyai tugas melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan *docking* kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran

4.1.4.3 Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli

Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli mempunyai tugas melaksanakan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, kegiatan alih muat barang berbahaya, barang khusus, pengisian bahan bakar, limbah Bahan Berbahaya

dan Beracun (B3), ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim, pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code*), pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, penegakan hukum bidang Keselamatan dan keamanan pelayaran serta pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli menyelenggarakan fungsi :

- a) Penilikan pemenuhan persyaratan pengawakan kapal
- b) Penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal
- c) Pelaksanaan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalu lintas keluar masuk kapal, pergerakan kapal (*shifting*), pemanduan dan penundaan kapal
- d) Pelaksanaan pengawasan pemenuhan persyaratan Kelaiklautan Kapal
- e) Pelaksanaan pengawasan kapal asing (*port state control and flag state control*)
- f) Pelaksanaan penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan
- g) Pelaksanaan pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus dan barang berbahaya dan pengisian bahan bakar serta limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi
- h) Pelaksanaan patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh
- i) Penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan

- pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan serta pengawasan perlindungan lingkungan maritim
- j) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, *salvage* dan pekerjaan bawah air
 - k) Pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code*)
 - l) Penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal
 - m) Pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli terdiri dari :

- Seksi Keselamatan Berlayar mempunyai tugas melakukan penilikan pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal, pelaksanaan pengawasan tertib Bandar, pergerakan kapal (*shifting*), pemanduan dan penundaan kapal di perairan pelabuhan dan tertib berlayar, lalu lintas keluar masuk kapal, kapal asing (*port state control and flag state control*) dan pemenuhan persyaratan Kelaikalutan Kapal dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
- Seksi Penjagaan, Patroli dan Penyidikan mempunyai tugas melakukan penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan, pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus, barang berbahaya, pengisian bahan bakar serta limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi, patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk atau keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh, penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, *salvage* dan pekerjaan bawah air, pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi system keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and*

Port Facility Security Code/ISPS-Code), penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, serta pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran sesuai dengan peraturan perundang-undangan

4.1.4.4 Bidang Lalu Lintas, Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan

Bidang Lalu Lintas, Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penjaminan keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan, pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP), penyediaan dan pengaturan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, jaringan jalan, dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP), dan pengusulan tarif, serta penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan dan penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Bidang Lalu Lintas, Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan menyelenggarakan fungsi :

- a) Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) serta pengawasan kegiatan keagenan dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing
- b) Penyiapan bahan penjaminan kelancaran arus barang serta keamanan dan ketertiban di pelabuhan
- c) Penyiapan bahan pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal

- d) Penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)
- e) Penyiapan bahan rencana dan program penyediaan dan pengaturan lahan daratan dan perairan pelabuhan, penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan, sarana bantu navigasi pelayaran serta penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP)
- f) Penyiapan bahan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan
- g) Penyiapan bahan penyusunan program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan
- h) Pelaksanaan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP)
- i) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan
- j) Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, pengawasan fasilitas dan operasional pelabuhan, serta penggunaan lahan daratan dan perairan di pelabuhan
- k) Penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam
- l) Penyiapan bahan pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan
- m) Penyiapan bahan penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan yang disediakan oleh Kantor

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

- n) Penyiapan bahan analisa dan evaluasi pembangunan penahan gelombang, kolam pelabuhan dan alur pelayaran, jaringan jalan, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan
- o) Penyiapan bahan penyusunan, pengendalian dan pengawasan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan

Bidang Lalu Lintas, Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan terdiri dari :

- Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut, mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat, pengawasan kegiatan keagenan dan perwakilan perusahaan angkutan kapal asing, penjaminan kelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban di pelabuhan, pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar atau masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)
- Seksi Perencanaan dan Pembangunan, mempunyai tugas penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan, rencana dan program pembangunan serta pemeliharaan sarana prasarana pelabuhan, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan serta penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan, pelaksanaan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja

(DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP), serta penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa

- Seksi Bimbingan Usaha dan Jasa Kepelabuhanan, mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, pengawasan fasilitas dan operasional pelabuhan, penggunaan lahan daratan dan perairan di pelabuhan, pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam atau bentuk lainnya kepada kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan, analisa dan evaluasi pembangunan penahan gelombang, alur pelayaran, jaringan jalan, dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan penyusunan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan

4.2 Analisis Hasil Penelitian

4.2.1 Gambaran Umum Responden

Responden yang dipilih pada penelitian ini adalah Agen Kapal dan Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP).

4.2.1.1 Agen Kapal

Menurut Faridhudaya (2014), tugas keagenan terbagi menjadi 2 yaitu Tugas General Agen dan Tugas Sub Agen.

1. Tugas General Agen secara garis besar ada 2 yaitu :

- Keagenan Perizinan meliputi mengurus semua izin-izin di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Jakarta, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan PT. Pelindo sehubungan dengan penunjukan keagenanan
 - Tugas Koordinasi meliputi koordinasi operasi dan pemasaran diantaranya memastikan waktu sandar dan mengumumkan kedatangan dan rencana keberangkatan kapal dengan tujuan kemana saja, koordinasi keuangan diantaranya mengumpulkan dan mencatat semua pengeluaran biaya dan tagihan kapal selama berada dipelabuhan, petunjuk Sub Agen untuk melaksanakan tugas tertentu atau dipelabuhan tertentu, mengumpulkan bukti pengeluaran kapal dan koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan dokumentasi
2. Tugas Sub Agent secara garis besar ada 2 yaitu :
- Pelayanan kapal (*Ship's Husbanding*) yang meliputi pelayanan Anak Buah Kapal (ABK) , perbaikan atau pemeliharaan kapal dan pemuatan kapal
 - Operasi Keagenan (*Cargo Operation*) yang meliputi *Clearance in-out*, tambat, tunda, pandu tiba berangkat, pengawasan dan dokumen muatan

Dari 30 orang jumlah responden yang diambil dalam penelitian ini merupakan bagian dari Agen Kapal yang bekerja pada perusahaan pelayaran yang berbeda. Diantaranya adalah PT. Jasa Maritim Wawasan Nusantara, PT. Transindo Bahari Perkasa, PT. Pusaka Barito Utama, PT. Rafina Tirta Segara, PT. Haluan Segara Line, PT. Tri Elang Jaya Maritim, PT. Tri Daya Laju, PT. Admiral Lines, PT. Bintang putih dan lain-lain.

4.2.1.2 Pegawai Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 36 tahun 2012 mengenai struktur organisasi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli merupakan bagian dari struktur organisasi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung.

Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli mempunyai tugas diantaranya melaksanakan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, kegiatan bongkar

muat barang berbahaya, pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*).

Dari 20 orang jumlah responden yang diambil dalam penelitian ini merupakan bagian dari Pegawai bidang Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP) yang memiliki tugas yang berbeda. Diantaranya adalah pemeriksa administrasi atau pemeriksa dokumen kapal, pemeriksa cek fisik kapal atau petugas *Port State Control* (PSCO), pemeriksa pengawakan kapal, pemeriksa surat kegiatan di bandar dan lain-lain.

4.2.2 Tata Cara Penilaian

Menurut Arikunto (2010), data yang diperoleh dari kuisioner adalah data yang mengukur tingkatan pendapat dari sangat positif sampai sangat negatif. Sampel yang diambil sebanyak 50 orang (30 orang Agen Kapal dan 20 orang Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli) secara acak. Data yang diperoleh dari jawaban kuisioner tersebut kemudian dianalisis dengan diberi skor 1-5 lalu dihitung skor rata-rata dari jumlah keseluruhan dan rata-rata per variabel.

4.2.3 Jumlah Skor Ideal

Menurut Arikunto (2010), setiap jawaban dalam kuisioner terdapat 5 poin dan setiap poin diberi skor 1-5. Dimana poin tertinggi adalah poin 5 mewakili jawaban sangat (setuju/baik/suka) dengan jumlah skor sebanyak 5, dan begitu seterusnya. Jumlah skor ideal jika responden menjawab sangat (setuju/baik/suka) untuk seluruh item adalah 5. Sedangkan jumlah keseluruhan responden adalah 50 orang (30 orang Agen Kapal dan 20 orang Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli). Jadi dapat dihitung skor 5 dikalikan dengan jumlah responden 50 orang (30 orang Agen Kapal dan 20 orang Pegawai bidang Keselamatan Berlayaran, Penjagaan dan Patroli) sama dengan 150 untuk skor ideal variabel 1 yaitu responden Agen Kapal dan 100 untuk skor ideal variabel 2 yaitu responden Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP).

4.2.4 Hasil Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Teknik pengujian yang sering digunakan para peneliti untuk uji validitas adalah menggunakan korelasi *bivariate pearson (moment pearson product)*. Analisis ini dengan cara mengkoreksikan masing-masing skor item dengan skor total. Skor total adalah penjumlahan dari keseluruhan item. Jika r hitung $>$ r tabel (menggunakan dua arah dengan signifikan 0,05) maka instrumen atau item-item pertanyaan berkorelasi signifikan terhadap skor total (dinyatakan valid). Berdasarkan r tabel, diketahui nilai r tabel untuk variabel 1 dengan 30 orang responden Agen Kapal sebesar 0.361 dan nilai r tabel untuk variabel 2 dengan 20 orang responden Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) sebesar 0,443 (Lampiran 1).

Sedangkan menurut Firdia (2015), menentukan reliabilitas angket atau kuisioner menggunakan rumus *cronbach's alpha* dengan ketentuan jika $\alpha < 0,50$ artinya reliabilitas rendah atau beberapa item tidak reliabel, jika $\alpha 0,50-0,70$ artinya reliabilitas moderat, jika $\alpha 0,70-0,90$ artinya reliabilitas tinggi dan jika $\alpha > 0,90$ artinya seluruh item reliabel dan seluruh tes secara konsisten memiliki reliabilitas yang kuat atau sempurna.

4.2.5 Persepsi Agen Kapal terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

Pada variabel pertama didapatkan hasil uji validitas dengan menggunakan program software spss 17 maka pada tabel korelasi sebagai berikut : Nilai pertanyaan nomor 1 sebesar 0,605 ; nilai pertanyaan nomor 2 sebesar 0,504 ; nilai pertanyaan nomor 3 sebesar 0,455 ; nilai pertanyaan nomor 4 sebesar 0,450 ; nilai pertanyaan nomor 5 sebesar 0,566 ; nilai pertanyaan nomor 6 sebesar 0,487 ; nilai pertanyaan nomor 7 sebesar 0,494 ; nilai pertanyaan nomor 8 sebesar 0,615 ; nilai pertanyaan nomor 9 sebesar 0,649 ; nilai pertanyaan nomor 10 sebesar 0,605. Dari keseluruhan jumlah pertanyaan pada variabel pertama didapatkan r hitung $>$ r tabel sehingga data tersebut dapat dikatakan valid.

Tabel 1. Rangkuman hasil uji validitas variabel 1

No. Soal	r Hitung	r Tabel	Keterangan
1	0,605	0,361	Valid
2	0,504	0,361	Valid
3	0,455	0,361	Valid
4	0,450	0,361	Valid
5	0,566	0,361	Valid
6	0,487	0,361	Valid
7	0,494	0,361	Valid
8	0,615	0,361	Valid
9	0,649	0,361	Valid
10	0,605	0,361	Valid

Sumber : Data spss yang diolah, 2016

Sedangkan pada hasil uji reliabilitas, diperoleh nilai *cronbach's alpha* pada tabel *correlation* sebesar 0,731. Maka hasil tersebut adalah memiliki reliabilitas tinggi.

Tabel 2. Rangkuman hasil uji reliabilitas variabel 1

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0,731	0,736	10

Sumber : Data spss yang diolah, 2016

Berdasarkan data kuisisioner dari 30 orang responden Agen Kapal mengenai variabel pertama diperoleh hasil skor tiap item pertanyaan sebagai berikut : pertanyaan nomor 1 diperoleh total skor sebesar 129 atau 86% mengenai keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung menunjang keberhasilan dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Cintya Dewi dari PT. Jasa Maritim Wawasan Nusantara, keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung sangat menunjang keberhasilan dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar khususnya penerbitan Surat Persetujuan Berlayar karena salah satu fungsi Kesyahbandaran adalah menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pertanyaan nomor 2 diperoleh total skor sebesar 119 atau 79% mengenai sikap pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam memberikan pelayanan Surat Persetujuan Berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Ropi Irawan dari PT. Transindo Bahari Perkasa, sikap pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung khususnya bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) dalam memberikan pelayanan Surat Persetujuan Berlayar sudah baik karena dapat dilihat dari kemampuan dalam menjalankan tugas dan bagian yang dikerjakan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

Pertanyaan nomor 3 diperoleh total skor sebesar 111 atau 74% mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung memberikan pelayanan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik dari prosedur pelayanan, biaya pelayanan dan waktu penyelesaian. Menurut salah satu responden yaitu Edi dari PT. Pusaka Barito Utama, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung memberikan pelayanan cukup sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini dapat dilihat dari standar pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yaitu prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang diberikan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung sudah dilakukan sesuai standar prosedur yang telah ditetapkan (Peraturan Menteri Perhubungan nomor 82 tahun 2014), waktu penyelesaian penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang adalah 30 menit atau satu hari kerja tergantung pada Pemilik Kapal atau Agen Kapal yang memenuhi persyaratan dalam pembuatan Surat Persetujuan Berlayar agar petugas dapat memprosesnya dengan cepat, biaya pelayanan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sudah diberikan secara transparansi sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan (Peraturan Pemerintah nomor 11 tahun 2015) yaitu Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) contohnya seperti

jasa penggunaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) atau Uang Rambu. Kapal Asing dikenakan biaya \$0.034XGT dan Kapal Lokal dikenakan biaya Rp.250,00XGT (Lampiran 9).

Pertanyaan nomor 4 diperoleh total skor sebesar 127 atau 84% mengenai penerapan perundang-undangan di Indonesia yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Bian dari PT. Rafina Tirta Segara, bahwa perundang-undangan di Indonesia yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar sudah sangat baik diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 01 tahun 2010 yang telah direvisi dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 82 tahun 2014 tentang “Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar” dimana sebagai pedoman dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung.

Pertanyaan nomor 5 diperoleh total skor sebesar 122 atau 81% mengenai Surat Persetujuan Berlayar berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal. Menurut salah satu responden yaitu Rico Andri Pakpahan dari PT. Tri Elang Jaya Maritim, Surat Persetujuan Berlayar sangat berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal karena dengan adanya Surat Persetujuan Berlayar, kapal sudah dinyatakan laik laut untuk berlayar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan.

Pertanyaan nomor 6 diperoleh total skor sebesar 125 atau 83% mengenai Surat Persetujuan Berlayar penting sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal untuk kapal yang akan melakukan perjalanan atau berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Asungkawa dari PT. Haluan Segara Line, Surat Persetujuan Berlayar sangat penting sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal karena untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar harus dilakukan pemeriksaan administrasi dan fisik terlebih dahulu serta memenuhi persyaratan pemenuhan kewajiban kapal lainnya (Gambar 4) yaitu bukti pembayaran jasa kepelabuhan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan bea dan cukai, persetujuan imigrasi, persetujuan karantina kesehatan, persetujuan karantina hewan dan tumbuhan. Setelah memenuhi persyaratan, pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung khususnya

bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) dapat mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar dan kapal siap berlayar (Gambar 5).

DAFTAR PERIKSA PEMENUHAN KEWAJIBAN KAPAL LAINNYA DALAM RANGKA PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Nama Kapal : **KM. SAMARA-27** Nama Nakhoda : **Moh Edi Marzuki**
 Bendera / Call Sign : **R-1 1.78.H.7** Jumlah ABK : **121 orang**
 IMO Number : Jenis dan Jumlah Muatan : **MHL**
 GT/NT : **1329 / 678** Agen/Pemilik Kapal : **PT HSL**

URAIAN KEWAJIBAN KAPAL LAINNYA	ADA	TIDAK ADA	TIDAK DIPERSYARIFKATKAN	
Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan	- Jasa labuh - Jasa tambat - Jasa kenavigasian - Jasa perkapalan	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bukti Pembayaran Jasa Perikanan	- Jasa retribusi lelang ikan - Jasa kebersihan kapal	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Persetujuan Dari Instansi Pemerintah Terkait	- Kepabeanan - Keimigrasian - Karantina kesehatan - Karantina hewan dan tumbuhan - Mineral dan batubara	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

CATATAN:

Panjang: **24-7-15**
 Kantor:
 A. CAHAYALUBIN, SE
 BID. KEKABHABDARAN

Gambar 4. Daftar periksa pemenuhan kewajiban kapal lainnya dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

No. Registrasi : ... PPK.27 / 531 / 2015 ... / p57. 003391


REPUBLIK INDONESIA
 THE REPUBLIC OF INDONESIA
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
 PORT CLEARANCE
 NO. : **L1 / KM.17 / 366 / VII / 2015**
 Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
 Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal : **KM. LAJU** Tonnase kotor : **7081**
 Bendera Kebangsaan : **INDONESIA** Nakhoda : **ASRI MUNANDAR**
 Nomor IMO : **9585432** Nama Panggilan : **P N M O**
 Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **31/07/15** P36145 WS
 In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated.....
 Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
 The ship has fully comply with the provision of article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
 The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari : **PANJANG** Pada tanggal/jam : **31/07/15 18.45** Pelabuhan tujuan : **BOJONEGARA**
 Departure from : on date/time : Port of Destination :

Jumlah awak kapal : **14 ORANG** Dengan muatan : **NIL**
 Number of Ship Crew : With cargo :

Tempat Diterbitkan : **PANJANG**
 Place of Issued :

Pada tanggal : **31/07/2015**
 Date :

Jam : **17.45**
 Time :


A. CAHAYALUBIN, SE
 BID. KEKABHABDARAN

Perhatian:
 1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku selama 24 jam sejak diterbitkan dan berlaku untuk satu kali perjalanan. Setelah berakhir, kapal harus mengajukan permohonan kembali ke Kantor Pelabuhan untuk diterbitkan kembali. Apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
 2. Apabila dalam 24 jam pertama, agen atau Nakhoda kapal tidak mematuhi ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008, maka Surat Persetujuan Berlayar yang telah diterbitkan akan dinyatakan tidak berlaku. Untuk ketentuan lebih lanjut, lihat Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2010.
 3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat koreksi-koreksi atau perubahan-perubahan.
 This port clearance expired if any corrections or deletions

Gambar 5. Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Panjang, Bandar Lampung

Pertanyaan nomor 7 diperoleh skor sebesar 126 atau 84% mengenai kesiapan jika pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung melakukan pemeriksaan secara administrasi dan fisik terhadap kapal sebagai syarat mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Lisa dari PT. Rafina Tirta Segara, menyatakan siap untuk dilakukan pemeriksaan kapal secara administrasi dan teknis yang dilakukan oleh pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung, karena menurut Lisa kapal nya sudah sesuai dengan syarat-syarat Kelaiklautan Kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 82 tahun 2014 yaitu memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Pertanyaan nomor 8 diperoleh skor sebesar 115 atau 76% mengenai kinerja Petugas Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam melakukan pemeriksaan fisik diatas kapal. Menurut salah satu responden yaitu Tomi dari PT. Tri Daya Laju, kinerja Petugas Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung sudah profesional dalam melakukan pemeriksaan fisik diatas kapal. Hal ini dapat dilihat dari kemampuan dalam pemahaman mereka tentang pemeriksaan yang dilakukan diatas kapal meliputi pemeriksaan secara nautis (alat-alat kenavigasian kapal seperti radar, GPS, rambu-rambu navigasi, buku-buku kenavigasian dan lain-lain), pemeriksaan secara teknis (alat-alat permesinan kapal dan alat bantu mesin kapal seperti generator, pompa dan lain-lain) (Gambar 6).



Gambar 6. Pemeriksaan Fisik Kapal

Pertanyaan nomor 9 diperoleh skor sebesar 91 atau 60% mengenai penarikan biaya lain ketika mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung. Menurut salah satu responden yaitu Doharman Panjaitan dari PT. Admiral Lines, bahwa ada sedikit penarikan biaya lain ketika mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung seperti biaya fotocopy.

Pertanyaan nomor 10 diperoleh skor sebesar 122 atau 81% mengenai persetujuan dengan adanya perbaikan sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam menunjang keberhasilan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal. Menurut salah satu responden yaitu Abduh dari PT. Bintang Putih sangat setuju dengan adanya perbaikan sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung khususnya diruang Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli (KBPP) perlu diperluas karena banyak Pemilik Kapal atau Agen Kapal yang saling berdesakan dalam mengurus dokumen-dokumen diruangan tersebut (Gambar 7).



Gambar 7. Ruang KBPP

Berdasarkan uraian diatas untuk mengetahui hasil dan rata-rata persepsi Agen Kapal terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal maka dihitung persentase dan rata-rata per variabelnya. Hasil persentase variabel pertama menunjukkan tingkat persetujuan responden tertinggi pada pertanyaan nomor 1 sebesar 86% responden berpendapat bahwa keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung sangat menunjang keberhasilan dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar. Sedangkan jumlah total skor per variabel sebesar 1187 untuk variabel pertama (Tabel 3 dan Tabel 4).

Tabel 3. Hasil Persentase Persepsi Agen Kapal terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

No	Pernyataan	Tingkat Persetujuan Responden	Keterangan (Hasil Jawaban Responden Terbanyak)
1	Keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung menunjang keberhasilan dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar	86%	Sangat Menunjang
2	Sikap pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam memberikan pelayanan Surat Persetujuan Berlayar	79%	Baik
3	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung memberikan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik dari prosedur pelayanan, biaya pelayanan dan waktu penyelesaian	74%	Cukup Sesuai
4	Penerapan perundang-undangan di Indonesia yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar	84%	Sangat Baik
5	Surat Persetujuan Berlayar berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal	81%	Sangat Berkaitan
6	Surat Persetujuan Berlayar penting sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal untuk kapal yang akan melakukan perjalanan/berlayar	83%	Sangat Penting
7	Kesiapan Agen Kapal jika pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung melakukan pemeriksaan secara administrasi dan fisik terhadap kapal tersebut sebagai syarat mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar	84%	Siap
8	Kinerja Petugas Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam melakukan pemeriksaan fisik diatas kapal	76%	Profesional
9	Penarikan biaya lain ketika mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung	60%	Ada Sedikit
10	Perbaikan sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam menunjang keberhasilan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal	81%	Sangat Setuju

Sumber : Data primer yang diolah, 2016

Tabel 4. Rata-rata per variabel Persepsi Agen Kapal terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

VARIABEL	PERTANYAAN	SKOR					JUMLAH TOTAL SKOR
		5	4	3	2	1	
1	1	15	10	4	1	0	129
	2	9	15	3	2	1	119
	3	7	10	11	1	1	111
	4	13	11	6	0	0	127
	5	12	10	6	2	0	122
	6	12	11	7	0	0	125
	7	9	18	3	0	0	126
	8	6	15	7	2	0	115
	9	0	11	12	4	3	91
	10	12	11	4	3	0	122
TOTAL SKOR VARIABEL						1187	

Sumber : Data primer yang diolah, 2016

Rumus Persentase per Variabel :

$$\frac{(\text{Total Skor Variabel 1}) \times 100\%}{(\text{Jumlah Skor Ideal} \times 10)}$$

Hasil Perhitungan diperoleh rata-rata persentase variabel 1 sebesar 79%. Hal ini menunjukkan bahwa begitu pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal bagi Agen Kapal terlebih keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung yang menunjang keberhasilan dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar untuk menjamin keselamatan dan keamanan berlayar (Lampiran 6).

4.2.6 Persepsi Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

Pada variabel kedua didapatkan hasil uji validitas dengan menggunakan program software spss 17 maka pada tabel korelasi sebagai berikut : Nilai pertanyaan nomor 1 sebesar 0,456 ; nilai pertanyaan nomor 2 sebesar 0,680 ; nilai pertanyaan nomor 3 sebesar 0,532 ; nilai pertanyaan nomor 4 sebesar 0,610 ; nilai pertanyaan nomor 5 sebesar 0,530 ; nilai pertanyaan nomor 6 sebesar 0,482 ; nilai pertanyaan nomor 7 sebesar 0,671 ; nilai pertanyaan nomor 8 sebesar 0,467 ; nilai pertanyaan nomor 9 sebesar 0,570 ; nilai

pertanyaan nomor 10 sebesar 0,560. Dari keseluruhan jumlah pertanyaan pada variabel kedua didapatkan r hitung $>$ r tabel sehingga data tersebut dapat dikatakan valid.

Tabel 5. Rangkuman hasil uji validitas variabel 2

No. Soal	r Hitung	r Tabel	Keterangan
1	0,456	0,443	Valid
2	0,680	0,443	Valid
3	0,532	0,443	Valid
4	0,610	0,443	Valid
5	0,530	0,443	Valid
6	0,482	0,443	Valid
7	0,671	0,443	Valid
8	0,467	0,443	Valid
9	0,570	0,443	Valid
10	0,560	0,443	Valid

Sumber : Data spss yang diolah, 2016

Sedangkan pada hasil uji reliabilitas, diperoleh nilai *cronbach's alpha* pada tabel *correlation* sebesar 0,746. Maka hasil tersebut adalah memiliki reliabilitas tinggi.

Tabel 6. Rangkuman hasil uji reliabilitas variabel 2

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0,746	0,752	10

Sumber : Data spss yang diolah, 2016

Berdasarkan data kuisioner dari 20 orang responden Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) mengenai variabel kedua diperoleh hasil skor tiap item pertanyaan sebagai berikut : pertanyaan nomor 1 diperoleh total skor sebesar 81 atau 81% mengenai keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung terjangkau oleh Pemilik Kapal atau Agen Kapal yang akan mengurus Surat Persetujuan Berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Elman Inik selaku Kepala bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (Kabid KBPP), keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung terjangkau oleh Pemilik Kapal atau Agen Kapal dalam mengurus dokumen-dokumen khususnya Surat Persetujuan Berlayar bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan

dan Patroli (KBPP), seksi Keselamatan Berlayar karena beberapa lokasi Perusahaan Pelayaran sangat berdekatan dengan lokasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung selain itu juga berhadapan langsung dengan Pelabuhan Panjang (Gambar 8) dan berdampingan dengan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Panjang (Gambar 9).



Gambar 8. Pelabuhan Panjang



Gambar 9. PT. Pelindo II

Pertanyaan nomor 2 diperoleh total skor sebesar 67 atau 67% mengenai fasilitas sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung memenuhi standar pelayanan yang diberikan oleh Pemerintah. Menurut salah satu responden yaitu Iwan Syahril selaku Kepala seksi Keselamatan Berlayar (Kasi KB), fasilitas sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung yang diberikan pemerintah sudah memenuhi standar pelayanan. Sebagai contoh adanya lebih dari satu komputer dan internet disetiap bidang-bidang sehingga sangat menunjang keberhasilan dalam mengurus dokumen-dokumen di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung (Gambar 10).



Gambar 10. Sarana dan Prasarana

Pertanyaan nomor 3 diperoleh total skor sebesar 78 atau 78% mengenai persetujuan dengan adanya perbaikan sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam menunjang keberhasilan penerbitan Surat Persetujuan berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal. Menurut salah satu responden yaitu A. Ngamaludin selaku pemeriksa administrasi atau dokumen kapal, setuju dengan adanya perbaikan sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung karena semakin baik sarana dan prasarana semakin menunjang juga dalam keberhasilan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung khususnya di ruang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP).

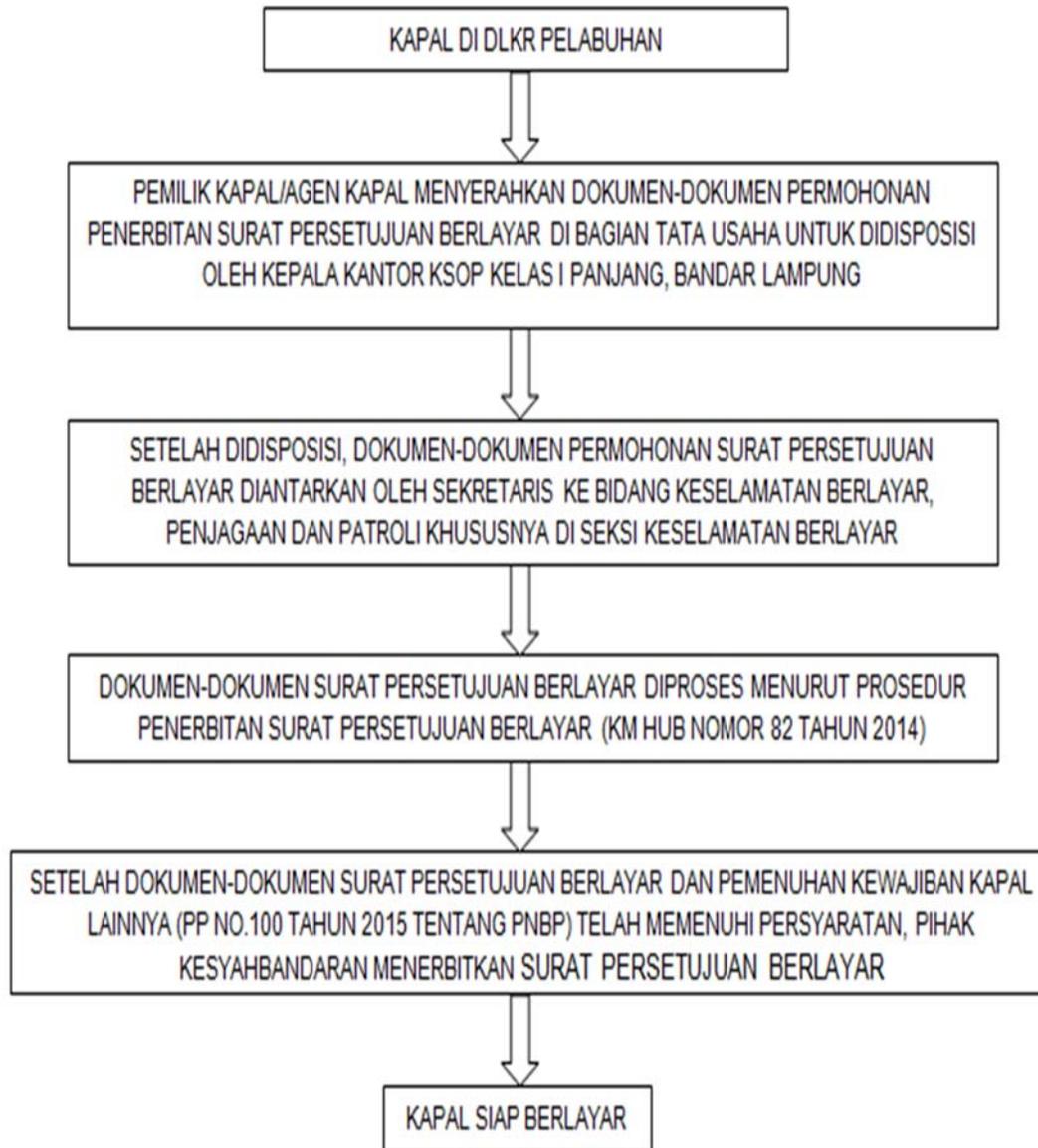
Pertanyaan nomor 4 diperoleh skor sebesar 77 atau 77% mengenai penerapan perundang-undangan di Indonesia yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Eri Martiono selaku pemeriksa cek fisik kapal atau petugas *Port State Control* (PSCO), bahwa perundang-undangan di Indonesia yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar sudah baik diterapkan dan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 82 tahun 2014 tentang "Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar" dimana sebagai pedoman dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung.

Pertanyaan nomor 5 diperoleh skor sebesar 81 atau 81% mengenai Surat Persetujuan Berlayar berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal. Menurut salah satu

responden yaitu Henry Yanuardi selaku pemeriksa cek fisik kapal atau petugas *Port State Control* (PSCO), Surat Persetujuan Berlayar sangat berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal karena Surat Persetujuan Berlayar dapat diterbitkan setelah diadakan penilikan kapal secara administrasi kapal dan fisik kapal yang menentukan kapal tersebut laik laut atau tidak.

Pertanyaan nomor 6 diperoleh skor sebesar 73 atau 73% mengenai Surat Persetujuan Berlayar penting sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal untuk kapal yang akan melakukan perjalanan atau berlayar. Menurut salah satu responden yaitu Kemas Wahyudi selaku pendistribusian Surat Persetujuan Berlayar, Surat Persetujuan Berlayar sangat penting sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal karena Surat Persetujuan Berlayar sebagai tanda bahwa kapal yang akan melakukan perjalanan atau berlayar telah dinyatakan laik laut.

Pertanyaan nomor 7 diperoleh skor sebesar 71 atau 71% mengenai prosedur pelayanan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung. Menurut salah satu responden yaitu Zuharniwati selaku pendistribusian Surat Persetujuan Berlayar, rata-rata Pemilik Kapal atau Agen Kapal mengerti mengenai prosedur pelayanan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Berikut adalah diagram alur prosedur pelayanan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung (Gambar 11).



Gambar 11. Diagram alur prosedur pelayanan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Pertanyaan nomor 8 diperoleh skor sebesar 67 atau 67% mengenai kendala terhadap Pemilik Kapal atau Agen Kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung yang dapat menghambat kinerja Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP). Menurut salah satu responden yaitu Aris Satyawan selaku pemeriksa pengawakan kapal, ada sedikit kendala terhadap Pemilik Kapal atau Agen Kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang,

Bandar Lampung disebabkan kurangnya dokumen-dokumen yang harus dilengkapi dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Berikut adalah dokumen-dokumen yang harus dilengkapi Pemilik Kapal atau Agen Kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 82 tahun 2014 tentang “Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar” sebagai berikut : Crew List Keberangkatan, Crew List Kedatangan, Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LKKK), Perhitungan Stabilitas, Pemeriksaan Fisik dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, Surat Perintah Kerja Pandu dari PT. Pelabuhan Indonesia yang menerangkan bahwa kapal siap untuk berolah gerak, Memorandum Pemeriksaan Dokumen Kapal (Tanda Serah Terima dari Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal), Warta Kapal (Pernyataan Nahkoda bahwa kapal tidak mengangkut barang-barang berbahaya, binatang dan terdapat narkoba), PKKA/Pola Trayek yang diterbitkan oleh Direktorat Lalu Lintas Laut dan Kepelabuhan (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan), *International Ship Security Certificate* (ISSC), *Sailing Declaration* (Surat Pernyataan Nahkoda) yang ditandatangani oleh nahkoda yang bersangkutan, *Last Inspection Port State Control* (PSC), Surat Persetujuan Berlayar dari pelabuhan asal, Permohonan dari Perusahaan Pelayanan yang ditujukan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Pertanyaan nomor 9 diperoleh skor sebesar 81 atau 81% mengenai sosialisasi terhadap masyarakat mengenai pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal. Menurut salah satu responden yaitu Agus Suhendar selaku petugas pemeriksa surat kegiatan di Bandar, setuju dengan diadakan sosialisasi terhadap masyarakat agar masyarakat pun mengerti tentang pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal serta dapat mengurangi angka kecelakaan kapal di Indonesia.

Pertanyaan nomor 10 diperoleh skor sebesar 75 atau 75% mengenai penambahan jumlah pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung. Menurut salah satu responden yaitu Mimiwati selaku pendistribusian Surat Persetujuan Berlayar, setuju dengan adanya penambahan jumlah pegawai khususnya

Petugas Pemeriksaan Fisik Kapal karena dikhawatirkan jika semua Petugas Pemeriksaan Fisik Kapal tersebut berhalangan hadir hal ini dapat menghambat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar karena salah satu syarat Surat Persetujuan Berlayar dapat diterbitkan adalah telah dilaksanakan pemeriksaan fisik kapal dan dinyatakan laik laut.

Berdasarkan uraian diatas untuk mengetahui hasil dan rata-rata persepsi Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal maka dihitung persentase dan rata-rata per variabelnya. Hasil persentase variabel kedua menunjukkan tingkat persetujuan responden tertinggi pada pertanyaan nomor 1 sebesar 81%, pertanyaan nomor 5 sebesar 81% dan pertanyaan nomor 9 sebesar 81% responden berpendapat bahwa keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung terjangkau oleh Pemilik Kapal atau Agen Kapal. Selain itu juga, Surat Persetujuan Berlayar sangat berkaitan dengan Kelaiklautan Kapal serta pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung setuju dengan diadakan sosialisasi terhadap masyarakat mengenai pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal. Sedangkan jumlah total skor per variabel sebesar 751 untuk variabel kedua (Tabel 7 dan Tabel 8).

Tabel 7. Hasil Persentase Persepsi Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

No	Pernyataan	Tingkat Persetujuan Responden	Keterangan (Hasil Jawaban Responden Terbanyak)
1	Keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung terjangkau oleh Pemilik Kapal/Agen Kapal yang akan mengurus Surat Persetujuan Berlayar	81%	Terjangkau
2	Fasilitas sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung memenuhi standar pelayanan yang diberikan pemerintah	67%	Memenuhi
3	Perbaikan sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dalam menunjang keberhasilan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal	78%	Setuju
4	Penerapan perundang-undangan di Indonesia yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar	77%	Baik
5	Surat Persetujuan Berlayar berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal	81%	Sangat Berkaitan
6	Surat Persetujuan Berlayar penting sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal untuk kapal yang akan melakukan perjalanan/berlayar	73%	Penting
7	Pemilik Kapal/Agen Kapal mengerti mengenai prosedur pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung	71%	Mengerti
8	Kendala terhadap Pemilik Kapal/Agen Kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung	67%	Ada Sedikit
9	Pihak Kesyahbandaran melakukan sosialisasi terhadap masyarakat mengenai pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal	81%	Setuju
10	Adanya penambahan jumlah pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung khususnya yang menangani Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal	75%	Setuju

Sumber : Data primer yang diolah, 2016

Tabel 8. Rata-rata per variabel Persepsi Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal

VARIABEL	PERTANYAAN	SKOR					JUMLAH TOTAL SKOR
		5	4	3	2	1	
2	1	6	9	5	0	0	81
	2	1	9	6	4	0	67
	3	7	8	3	0	2	78
	4	5	8	6	1	0	77
	5	8	5	7	0	0	81
	6	2	11	5	2	0	73
	7	2	10	6	1	1	71
	8	3	5	8	4	0	67
	9	4	9	6	1	0	81
	10	5	8	4	3	0	75
TOTAL SKOR VARIABEL						751	

Sumber : Data primer yang diolah, 2016

Rumus Persentase per Variabel :

(Total Skor Variabel 2) × 100%

(Jumlah Skor Ideal × 10)

Hasil Perhitungan diperoleh rata-rata persentase variabel 2 sebesar 75%. Hal ini menunjukkan bahwa begitu pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal bagi Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terlebih Surat Persetujuan Berlayar sangat berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal (Lampiran 7).

Besarnya pengaruh dinyatakan dalam persentase (%) dengan rentang atau jarak 1-100 untuk menentukan bagaimana pengaruh variabel penelitian terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal. Menurut Firdia (2015), pembuatan rentang kelas diperoleh dengan membagi nilai 100 sebagai persentase dengan jumlah skor yang diberikan pada setiap pertanyaan yaitu 5, kemudian ditampilkan dalam bentuk model bendera (*flag model*) (Tabel 9).

Tabel 9. Kategori Model Bendera

Rentang Nilai		Model Bendera	Deskripsi
Selang Terendah	Selang Tertinggi		
0	< 20		Buruk
> 20	< 40		Kurang
> 40	< 60		Sedang
> 60	< 80		Baik
> 80	100		Sangat Baik

Sumber : Firdia, 2015

Tingkat Persepsi Agen Kapal dan pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal dapat dilihat dengan menggunakan model bendera (*flag model*), untuk variabel pertama yaitu persepsi Agen Kapal terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal memiliki tingkat persepsi sebesar 79% dan berdasarkan model bendera memiliki status baik. Untuk variabel kedua yaitu persepsi pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal memiliki tingkat persepsi sebesar 75% dan berdasarkan model bendera memiliki status baik.

4.2.7 Data Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

Terdapat 311 kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung pada bulan Desember 2015. Diantaranya berdasarkan bendera kebangsaan kapal, jumlah kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal.

Berikut adalah data kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung pada bulan Desember 2015 (Lampiran 8).

4.2.7.1 Data jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar berdasarkan Bendera Kebangsaan Kapal

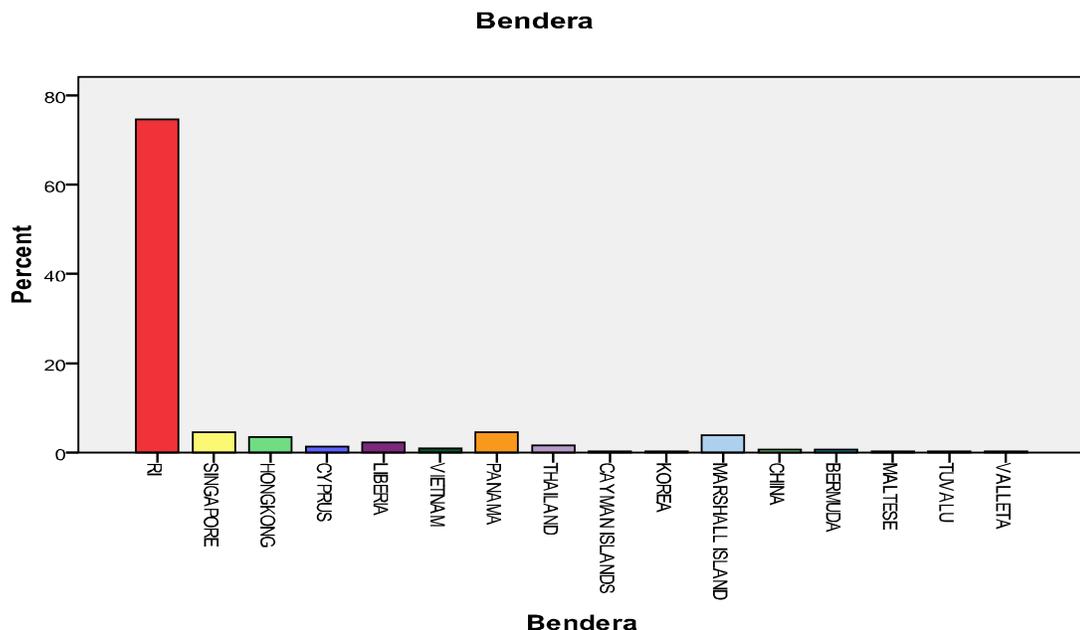
Pelayaran di laut banyak mengandung resiko dan menyangkut hubungan Internasional. Untuk mewujudkan ketertiban lalu lintas pelayaran internasional, maka setiap kapal yang berlayar di laut harus memiliki identitas yang jelas (aspek status hukum), memenuhi syarat untuk dilayarkan (aspek keselamatan) dan dijalankan oleh orang yang memiliki kompetensi untuk melayarkan kapal (aspek pengawakan). Kapal yang memenuhi aspek ini disebut “laik laut”.

Identitas kapal secara fisik dapat dilihat dari bendera kebangsaan kapal. Berikut adalah data jumlah bendera kebangsaan kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung bulan Desember 2015 yang disajikan dalam bentuk persentase (Tabel 10) dan grafik (Gambar 12) yang diolah melalui program software spss 17.

Tabel 10. Persentase Bendera Kebangsaan Kapal

		Bendera			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RI	232	74.6	74.6	74.6
	SINGAPORE	14	4.5	4.5	79.1
	HONGKONG	11	3.5	3.5	82.6
	CYPRUS	4	1.3	1.3	83.9
	LIBERIA	7	2.3	2.3	86.2
	VIETNAM	3	1.0	1.0	87.1
	PANAMA	14	4.5	4.5	91.6
	THAILAND	5	1.6	1.6	93.2
	CAYMAN ISLAND	1	.3	.3	93.6
	KOREA	1	.3	.3	93.9
	MARSHALL ISLAND	12	3.9	3.9	97.7
	CHINA	2	.6	.6	98.4
	BERMUDA	2	.6	.6	99.0
	MALTESE	1	.3	.3	99.4
	TUVALU	1	.3	.3	99.7
	VALLETA	1	.3	.3	100.0
	Total	311	100.0	100.0	

Sumber : Data spss yang diolah, 2016



Gambar 12. Grafik Bendera Kebangsaan Kapal

Diketahui dari 311 jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung pada bulan Desember 2015 berdasarkan bendera kebangsaan kapal sebanyak 232 atau 74,6% berasal dari RI (Republik Indonesia), 14 atau 4,5% berasal dari Singapore, 11 atau 3,5% berasal dari Hongkong, 4 atau 1,3% berasal dari Cyprus, 7 atau 2,3% berasal dari Liberia, 3 atau 1% berasal dari Vietnam, 14 atau 4,5% berasal dari Panama, 5 atau 1,6% berasal dari Thailand, 1 atau 0,3% berasal dari Cayman Island, 1 atau 0,3% berasal dari Korea, 12 atau 3,9% berasal dari Marshall Island, 2 atau 0,6% berasal dari China, 2 atau 0,6% berasal dari Bermuda, 1 atau 0,3% berasal dari Maltese, 1 atau 0,3% Tuvalu, 1 atau 0,3% berasal dari Valleta. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa jumlah bendera kebangsaan kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar pada bulan Desember 2015 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung adalah sebanyak 16 bendera kebangsaan kapal dan jumlah terbanyak berasal dari RI (Republik Indonesia) yaitu sebesar 232 atau 74,6%.

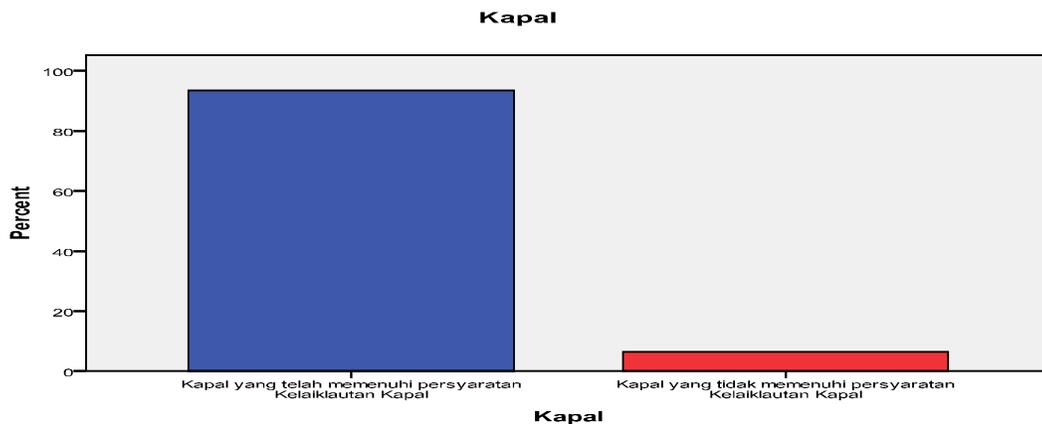
4.2.7.2 Data jumlah kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal

Berikut adalah jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal bulan Desember 2015 yang disajikan dalam bentuk persentase (Tabel 11) dan grafik (Gambar 13) yang diolah melalui spss 17.

Tabel 11. Persentase jumlah kapal memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal

Kapal		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kapal yang telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal	291	93.6	93.6	93.6
	Kapal yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal	20	6.4	6.4	100.0
	Total	311	100.0	100.0	

Sumber : Data spss yang diolah, 2016



Gambar 13. Grafik jumlah kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal

Diketahui dari 311 jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung pada bulan Desember 2015 berdasarkan jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal sebanyak 291 kapal atau 93,6% dan berdasarkan jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal sebanyak 20 kapal atau 6,4%. Berikut adalah data kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal (Tabel 12). Berdasarkan hasil penelitian, faktor-faktor kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal antara lain karena tidak meninggalkan pelabuhan dalam waktu 1x24 jam dari Surat Penerbitan Berlayar diterbitkan disebabkan oleh faktor cuaca serta muatan belum selesai diangkut ke atau dari atas kapal.

Tabel 12. Data kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal

TB. SRIKANDI BARUNA 2401/ TK. BARUNA POWER 3302	RI
MT. TIGER SUMMER	HONGKONG
TB. TUNAS MUDA/ TK. CITRA MANDIRI 2016	RI
KLM. HASIL INTI KELUARGA	RI
TB. KALINDO UTAMA 3/ TK. KALINDO ABADI 2	RI
KLM. SOSIAL ANNUR	RI
KLM. SOSIAL INDAH	RI
MT. RAINA	SINGAPORE
KM. ADHIGUNA TARAHAN	RI
MT. DIAMOND -T	SINGAPORE
TB. BUKIT PRIMA 01/ TK. PRIMA 301	RI
KM. TMS GLORY	RI
MT. KENCANA 6	RI
MV. FPMC B HARMONY	LIBERIA
TB. CAVALO MARINHO 02/ TK. METRO 03	RI
TB. CAVALO MARINHO 02/ TK. METRO 03	RI
MV. ZOITSA SIGALA	MARSHALL ISLANDS
TB. ARABIKA 7012/ TK. KUASA RM 3003	RI
MV. OCEAN DROVER	MARSHALL ISLANDS
TB. INTAN MEGAH 15 / TK. INTAN KELANA 7	RI

Sumber : Data Primer yang diolah, 2016

Berdasarkan data diatas menunjukkan bahwa jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal lebih banyak dibandingkan jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal. Hal ini menunjukkan bahwa begitu banyak Agen Kapal atau Pemilik Kapal yang peduli akan pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal.

4.3 Masalah dan Solusi Penyelesaian

Keseluruhan hasil analisis persepsi Agen Kapal dan Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terhadap pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal serta data jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar (jumlah kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan jumlah kapal yang tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal) pada bulan Desember 2015 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung menghasilkan beberapa masalah dan solusi untuk menyelesaikannya, yaitu :

1. Ruang bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) yang kurang luas

Solusi : Sebaiknya pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung perlu merenovasi ruang bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) agar lebih luas sehingga antara pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) serta Pemilik Kapal atau Agen Kapal dapat mengurus dokumen-dokumen diruang tersebut dengan baik karena banyak Pemilik Kapal atau Agen Kapal mendatangi ruang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) daripada ruang bidang lain untuk mengurus dokumen-dokumen yang bersangkutan

2. Masih terdapat beberapa Pemilik Kapal atau Agen Kapal yang belum memahami prosedur pelayanan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

Solusi : Sebaiknya pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung melakukan sosialisasi khususnya terhadap Pemilik Kapal atau Agen Kapal agar lebih paham mengenai prosedur pelayanan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung karena hal ini menjadi salah satu kendala yang menghambat kinerja petugas dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar

3. Kurangnya Petugas Pemeriksaan Fisik Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung

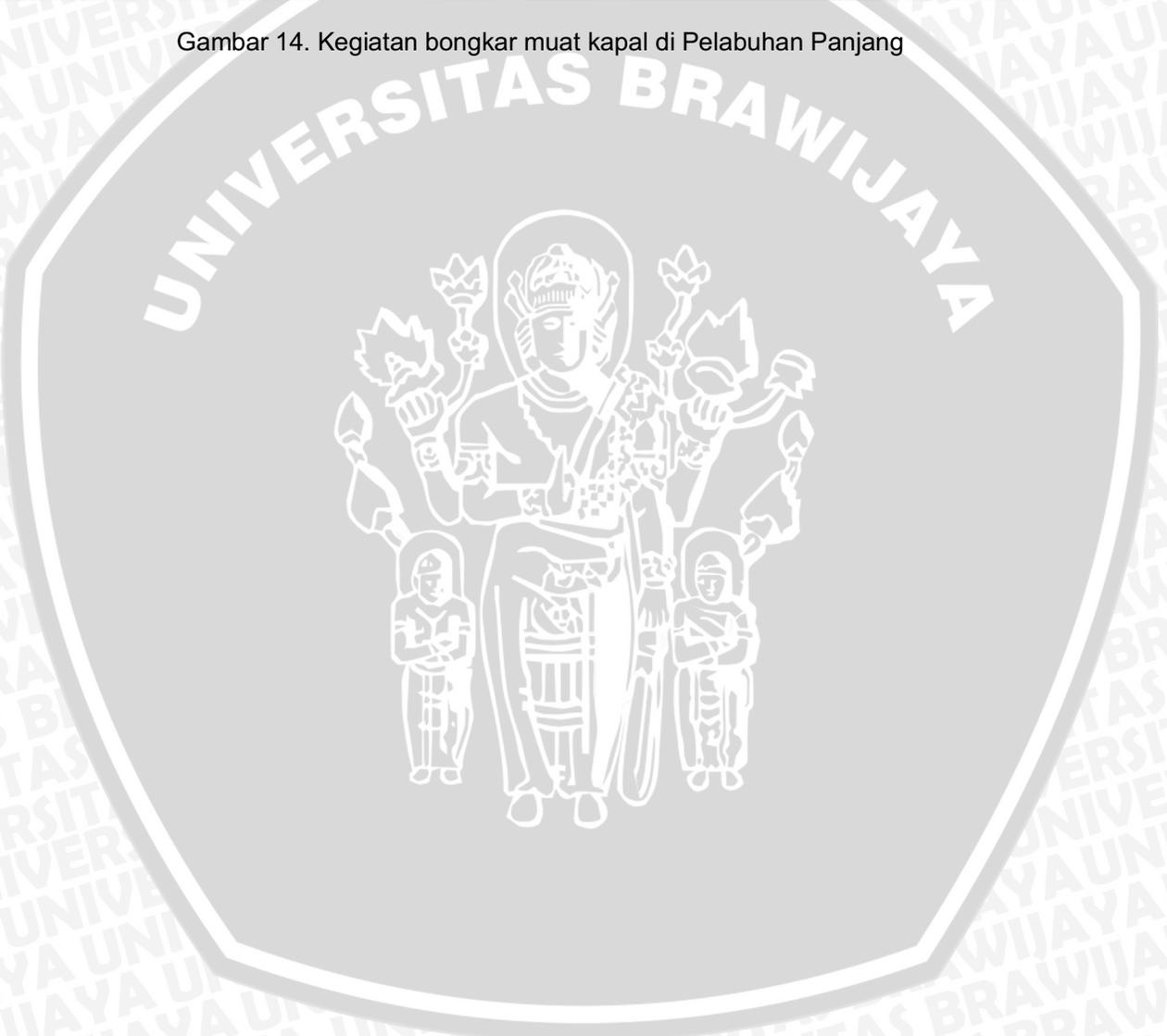
Solusi : Sebaiknya Pemerintah khususnya Menteri Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengadakan rekrutmen terhadap Petugas Pemeriksaan Fisik Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung karena hanya terdapat 2 Petugas Pemeriksaan Fisik Kapal di kantor tersebut yang dikhawatirkan jika semua Petugas Pemeriksaan Fisik Kapal tersebut berhalangan hadir hal ini dapat menghambat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar karena salah satu syarat Surat Persetujuan Berlayar dapat diterbitkan adalah telah dilaksanakan pemeriksaan fisik kapal dan dinyatakan laik laut

4. Masih terdapat kapal yang dinyatakan tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal karena tidak meninggalkan pelabuhan 1x24 jam dari Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan pada bulan Desember 2015

Solusi : Salah satu faktor kapal tidak meninggalkan pelabuhan 1x24 jam dari Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan adalah muatan belum selesai diangkut ke atas kapal. Oleh karena itu, perlu adanya penambahan jumlah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di pelabuhan agar muatan dapat selesai diangkut ke atau dari atas kapal sebelum waktu keberangkatan kapal dan kapal dapat meninggalkan pelabuhan tepat waktu serta menambah jumlah armada ekspedisi dengan memperhatikan cuaca setempat dan koordinasi yang baik antara semua instansi pemerintah di pelabuhan. Berikut adalah salah satu kegiatan bongkar muat kapal di Pelabuhan Panjang (Gambar 14)



Gambar 14. Kegiatan bongkar muat kapal di Pelabuhan Panjang



5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian tentang Evaluasi Penerapan Surat Persetujuan Berlayar Terhadap Proses Akhir Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil perhitungan melalui analisis likert diperoleh rata-rata persentase variabel 1 (Agen Kapal) sebesar 79% dan persentase variabel 2 (Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli) sebesar 75%. Hal ini menunjukkan bahwa begitu pentingnya Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal bagi Agen Kapal dan Pegawai bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) terlebih Surat Persetujuan Berlayar sangat berkaitan erat dengan Kelaiklautan Kapal serta keberadaan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung dapat menunjang keberhasilan dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
2. Dari data jumlah kapal yang mengurus Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung pada bulan Desember 2015 diketahui sebanyak 311 kapal dan bendera kebangsaan kapal terbanyak berasal dari Republik Indonesia (RI) yaitu 232 atau 74,6%. Jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal sebanyak 291 kapal atau 93,6% serta jumlah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal sebanyak 20 kapal atau 6,4%
3. Berdasarkan evaluasi yang dilakukan terhadap permasalahan mengenai Surat Persetujuan Berlayar sebagai proses akhir Kelaiklautan Kapal adalah kapal yang dinyatakan pihak Kesyahbandaran tidak memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal antara lain karena tidak meninggalkan pelabuhan dalam waktu 1x24 jam dari Surat

Penerbitan Berlayar diterbitkan disebabkan oleh faktor cuaca serta muatan belum selesai diangkut ke atau dari atas kapal

5.2 Saran

Salah satu masalah yang menghambat dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah ruang bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli yang kurang luas. Disarankan untuk dilakukan pengembangan terhadap sarana dan prasarana di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung khususnya merenovasi ruang bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli agar lebih luas demi tercapainya kelancaran dalam proses pelayanan dalam mengurus dokumen-dokumen yang bersangkutan khususnya Surat Persetujuan Berlayar. Selain itu, perlu adanya kajian lanjutan terkait perhitungan tingkat pemanfaatan fasilitas operasional dan fungsional yang ada di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Bandar Lampung.

